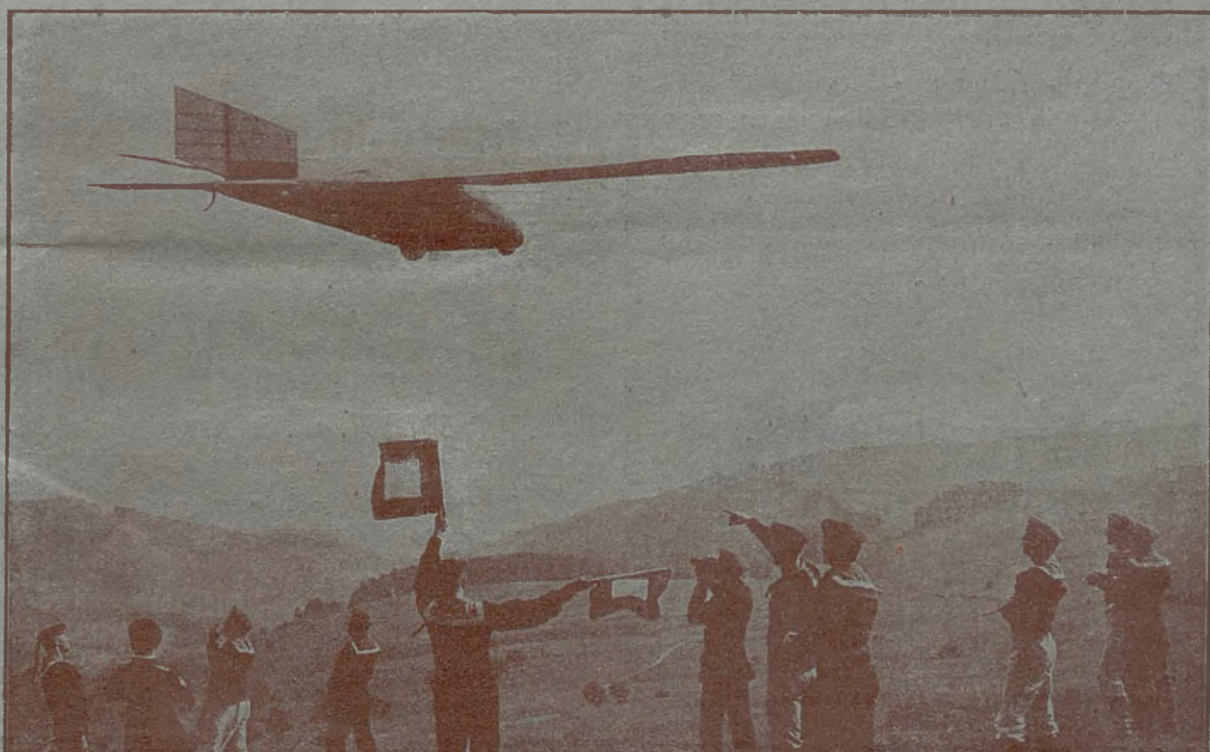
Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem Cena numeru pojedyńczego 40 groszy

LOTNIK

ORGAN ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH.

Nr. 15 (32) | POZNAŃ, WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW, KATOWICE | Rok II



NIEMIECKI KONKURS SZYBOWCÓW W ROHN
rozpoczął się 1 sierpnia, ale jak dotąd nadzwyczajnych wyników nie przyniósł.

Żołnierze marynarki wojennej, jako oddział obsługi utrzymujący łączność pilota z ziemią, za pomocą semaforów (odpowiednich znaków chorągiewkami).

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, POZNAŃ, PLAC WOLNOŚCI 14a. TELEFON 53-78.

LOTNIK

ORGAN ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH.

Nr. 15 (32)	POZNAŃ, WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW, KATOWICE	Rok II



NIEMIECKI KONKURS SZYBOWCÓW W ROHN

rozpoczął się 1 sierpnia, ale jak dotąd nadzwyczajnych wyników nie przyniósł.

Żołnierze marynarki wojennej, jako oddział obsługi utrzymujący łączność pilota z ziemią, za pomocą semaforów (odpowiednich znaków chorągiewkami).

JÓZEF HENDRIKS, major-pilot.

Wyszkolenie Młodzieży na pilotów.

Żywe zainteresowanie się szerokich warstw społeczeństwa samolotem jako narzędziem walki w obronie niepodległości narodu lub jako środkiem komunikacji w bezbrzeżnym oceanie powietrznym, tudzież samolotem jako przedmiotem sportu, zwraca w bardzo wysokim stopniu powszechną uwagę na wyszkolenie pilotów, jako kierowców samolotowych w oceanie powietrznym. Przyszłość Polski współczesnej jest w rękach młodzieży, a żywy odruch młodzieży na hasło „zgłaszajcie się do szkół pilotów" jest dobrą oznaką tężyzny ducha ku wielkiej przyszłości narodu. Na wieść o utworzeniu pierwszej cywilnej szkoły pilotów przy wytwórni płatowcowej „Samolot" zgłosiło się kilkaset kandydatów, a nie ulega wątpliwości, że jeszcze kilkaset pragnie zostać pilotem i marzy o urzeczywistnieniu swoich pragnień.

Władze państwowe, którym bez wątpienia zależy na wyszkoleniu dużej ilości pilotów, czy to z punktu widzenia obrony państwa, czy komunikacji powietrznej, czy też z uwagi na rozwój odnośnej gałęzi przemysłu, mają ręce związane pozycjami budżetowemi i to w dziejowym okresie sanacji skarbu państwa odrodzonego. Wiadomo przecież, że bez pieniędzy nie powstanie żadna szkoła pilotów. Czy z tego powodu ten idealny odruch młodzieży miałby dlań pozostać marzeniem bez nadziei urzeczywistnienia! Nie, i jeszcze raz nie! Władze państwowe oraz rzesze obywateli, zorganizowanych w potężnej Lidze Obrony Powietrznej Państwa nie dopuszczą do tego, aby z braku pieniędzy nie mogły powstać szkoły pilotów, które równocześnie przecież są szkołami energji i woli, ducha przedsiębiorczego i odwagi, cierpliwości i zmysłu rytmicznego, słowem, szkołami wychowania zdrowego pokolenia narodu.

Jaką drogą kroczyć, aby dojść do celu? Zdaniem moim, dość śmiałym, możnaby powierzyć całe wyszkolenie młodzieży na pilotów, aż do dyplomu pilota turystycznego, według postanowień konwencji międzynarodowej urządzającej żeglugę powietrzną, organizacjom Ligi Obrony Powietrznej Państwa, któreby na ten cel obróciły swe zasoby materjalne. Nadzór nad wyszkoleniem sprawowałyby przez swe organa, władze nadzorcze żeglugi powietrznej według obecnego stanu rzeczy, każda, ze stanowiska swej sfery zainteresowania; mianowicie: M. S. Wojsk. z punktu widzenia obrony państwa, M. W. R. i O. P. ze stanowiska oświaty i wychowania, M. K. ze stanowiska technicznego. Tego rodzaju nadzór wymaga coprawda rewizji, lecz dla dobra sprawy nie będziemy się tym narazie krępować.

Jak wyobrażam sobie organizację, funkcjonowanie i koszta założenia i utrzymania tych szkół pilotów, prowadzonych przez L. O. P. P.

Organizacja szkół pilotów:

W każdem mieście wojewódzkiem, w którem urzęduje Komitet Wojewódzki L. O. P. P., należałoby utworzyć GŁÓWNĄ SZKOŁĘ PILOTÓW, z 2-ma oddziałami szkolnemi, z warsztatem reperacyjnym i z składnicą części zapasowych. W mieście powiatowem, w którem urzęduje Koło L. O. P. P., i w którem znajduje się gimnazjum męskie lub też seminarjum nauczycielskie, a może nawet też inne szkoły średnie zawodowe, należałoby w zależności od Głównej Szkoły Pilotów utworzyć SZKOŁĘ PILOTÓW jako filję. Organizacja tych szkół pilotów wyglądałaby w schemacie, jak na stronie następnej:

W Województwie Poznańskiem organizacja szkół pilotów przedstawiałaby się konkretnie następująco:

GŁÓWNA SZKOŁA PILOTÓW W POZNANIU przy Komitecie Wojewódzkim L. O. P. P.

Szkoła Pilotów 1. filja w Poznaniu przy Komitecie L. O. P. P. miasto Poznań.

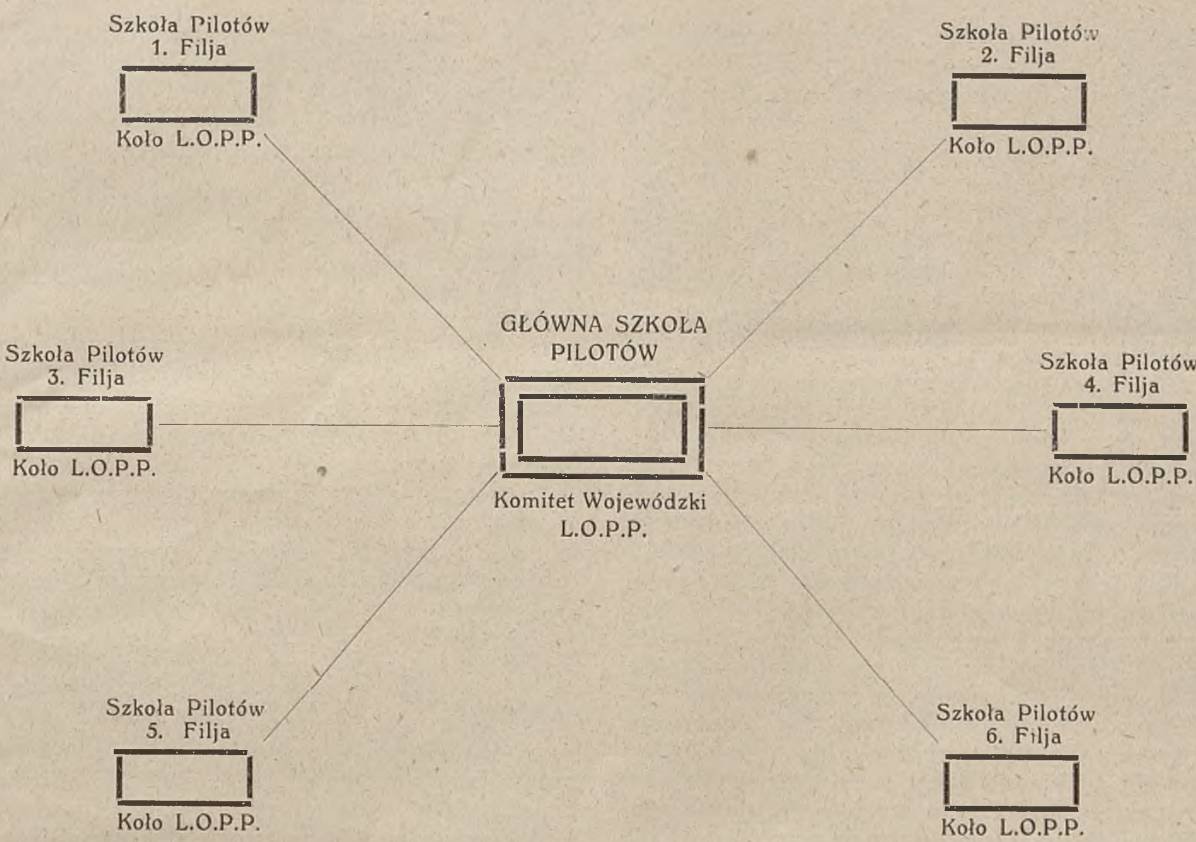
Szkoła Pilotów 2. filja w Ostrowie przy Kole L. O. P. P. Ostrów.

Szkoła Pilotów 3. filja w Jarocinie przy Kole L. O. P. P. Jarocin.

Miasta Poznań, Ostrów i Jarocin posiadają lotniska i urządzenia lotniskowe. Dalsze filje możnaby było stworzyć w miarę posiadania lotnisk i hangarów w miastach jak: Leszno, Rogoźno, Gniezno i Inowrocław.

Funkcjonowanie Szkoły Pilotów.

Jako pierwszą główną zasadę funkcjonowania szkół pilotów dla młodzieży uważam za konieczne, **nie odrywać młodzież od normalnych nauk w szkołach średnich.** Uczniowie tych szkół mają mieć conajmniej 15 lat, muszą być zdrowi i posiadać conajmniej dostateczne oceny w nauce swej klasy. Kandydaci, którzy z zamiłowaniem zajmują się sportem, będą najlepszymi uczniami szkoły pilotów. Kurs na pilota rozpoczyna się w styczniu i kończy się w grudniu danego roku kalendarzowego. W miesiącach styczeń i luty, w godzinach popołudniowych wolnych od zajęć szkolnych, odbywa się przygotowanie teoretyczne i praktyczne do pilotowania, czy to w sali wykładowej gimnazjum, czy też w hangarze na lotnisku. Pożądanem jest, aby uczniowie w tym okresie odbyli kilka lotów z instruktorem w charakterze pasażerów. Zatrudnienie przy warsztacie modelarskim w tym okresie ma bardzo dodatnie wpływy na postęp młodzieży. W miesiącach, od marca do października włącznie, a zatem w ciągu 8-miu miesięcy, tj. w ciągu 8×25 (dni powszednich) $= 200$ dni, z tego połowa pogodnych dni, a zatem w ciągu 100 dni odbywa się szkolenie praktyczne w pilotowaniu, i to w godzinach porannych przed rozpoczęciem nauk normalnych w klasach i godzinach wieczornych przed zachodem słońca. Jestem przekonany, że spotkam



się nie tylko z protestem matek, ale również z protestem panów kuratorów, dyrektorów i profesorów, a to z częściowo słusznemi.

Łudzę się nadzieją, że te protesty przestaną być głośne z chwilą, gdy pierwszy szał, ten szał rzekomo karkołomnego sportu mija już po pierwszych dwóch miesiącach z chwilą, kiedy szał sportowy zamienia się w poważne ćwiczenia w pilotowaniu. Nawiasem mówiąc, zbyt dużo ludzi, i to w dodatku wielka ilość pilotów traktuje latanie jako sport, a tymczasem to latanie prawie nic wspólnego niema z sportem, jest raczej namiętnością, lub też potrzebą życiową zamiłowanego pilota tak jak papieros lub chleb i woda dla człowieka. Tak samo usłyszę protesty ludzi, którzy u nas w Polsce zajmują się szkoleniem pilotów. Wiem o tem, że kurs pilotażu w wojskowej szkole pilotów trwa prawie rok, zaś w cywilnej szkole pilotów przy wytwórni „Samolot" kurs trwa 9 miesięcy, z tego 3 miesiące kurs teoretyczny (!?). Sądzę, że w czasie, w którym uczniowie wojskowej szkoły pilotów uczą się teoretycznie regulaminów i przeprowadzają praktycznie ćwiczenia wojskowe, albo też leżą na skórze w oczekiwaniu pogody lub maszyny, uczniowie proponowanej szkoły pilotów będą mogli uczyć się bez żadnego uszczerbku matematyki, fizyki, chemji, literatury, historji, łaciny, francuskiego, niemieckiego itd., a gimnastykę czyli ogólnie wychowanie fizyczne, możnaby w razie potrzeby zredukować, aby ewentualnie zyskać czas na korzyść szkoły pilotów.

Ile czasu potrzeba właściwie, aby uczeń mógł już sam latać?

Przyjmuję, że szkołę pilotażu rozpoczniemy po dwóch miesiącach przygotowawczych, w którym to czasie każdy z uczni zdołał już odbyć kilka lotów jako pasażer. Przyjmuję dalej, że szkoła pilotów dla młodzieży jako filja w jednem mieście powiatowem liczy 11 uczni. Doświadczenie sławnego instruktora pilotażu C. F. A. Portala z szkoły kadeckiej Cranwell w Anglji, poparte statystyką, wskazuje, że przeciętny czas szkolenia do pierwszego samodzielnego lotu bez instruktora trwał 15 godzin lotu. Najkrótszy czas trwał 10 godzin 35 minut, najdłuższy zaś, którego potrzebował jeden z uczni, cierpiący na krótki wzrok, trwał 32 godziny 10 min., z tego 20 godzin potrzebne były do ćwiczeń w lądowaniu. Doświadczenia, przeprowadzane z inną grupą uczni, z których każdy w okresie przygotowawczym odbył kilka lotów (8—10) pasażerskich, wskazują, że najkrótszy czas do pierwszego samodzielnego lotu bez instruktora trwał 6 godzin 10 min., najdłuższy 16 godzin 25 min., przeciętny czas do pierwszego samodzielnego lotu trwał 10 godz. 40 min. Obie grupy szkolone były przez tego samego instruktora pilotażu. Porywnuwując doświadczenia tych dwóch grup uczni, można stwierdzić, że oszczędzono około 5 godzin lotu na sterze podwójnym, czyli „na dublach", jak u nas po polsku mówią w szkole (z francuskiego „double commande"). Przyjmujemy przeciętny czas szkolenia „na dublach" 10—12 godzin, tj. 600—720 minut. Przeciętny czas zaś jednego lotu szkolnego trwa 6-10

minut, zatem na jednego ucznia przypadnie 100 do 120 lub 60—72 lotów szkolnych z instruktorem na dublach dopóki nie poleci sam bez instruktora. W jednym dniu lotu, instruktor z jednym uczniem zrobi 3—4 loty szkolne, co na maksymalną liczbę 120 lotów szkolnych wypadnie 30-40 dni lotu. Jeżeli przyjmiemy, że do uzyskania dyplomu pilota turystycznego potrzeba przeciętnie 100 samodzielnych lotów, wykonanych po 2 dziennie, potrzeba nam jeszcze 50 dni lotu, razem 30—40 dni lotu aż do samodzielnego pilotowania plus 50 dni samodzielnego pilotowania aż do uzyskania dyplomu pilota turystycznego równa się 90 dni lotu, okrągło 100. Tyle dni lotu przyjąłem w założeniu, jeżeli pogoda dopisze, kalkulacja moja będzie zgodna. Reasumując poprzednie, stwierdzam, że nie jest potrzebnem **całkowicie poświęcić czas kilku miesięcy, aby się nauczyć pilotować.** Najwybitniejszy przykład w Polsce jest pilot, generał-brygady Zagórski, który został pilotem ucząc się w godzinach porannych i wieczornych pełniąc równocześnie trudne i żmudne obowiązki dawniej szefa Departamentu Przemysłu Wojennego, obecnie szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej M. S. Wojsk. Po ukończeniu nauki w jednej z filji szkoły pilotów, uczeń przeszedłby do Głównej Szkoły Pilotów w mieście wojewódzkiem, aby tam wydoskonalić się w sztuce pilotowania na innych typach samolotów, lub też, jeżeli to mijałoby się z czasem wakacyjnym, instruktorzy przylecieliby z samolotem danego typu z Głównej Szkoły Pilotów do odnośnej filji, celem wydoskonalenia odnośnego ucznia.

Jakie wyposażenie powinna mieć Główna Szkoła Pilotów i jej filje w samoloty.

Przyjmujemy, że nasz typ samolotu jest samolot typu Hanriot H. 28, fabrykowany w polskiej wytwórni „Samolot" w Poznaniu. Jest to typ, wprowadzony powszechnie do szkolnictwa lotniczego w Polsce i w Francji. Aby wyszkolić 11-tu uczni, potrzeba nam z początku 2 samoloty szkolne tego typu i 1 zapasowy silnik, później w drugiem półroczu dla dokończenia nauki potrzeba jeszcze trzy samoloty tego typu. Doświadczenie wskazuje, że na 11-tu uczni, wyszkolonych na pilotów przypada jeden samolot rozbity i cztery podwozia, zatem pozostają nam na drugi rok szkolny cztery samoloty, które trzeba będzie uzupełnić do stanu 5 samolotów i w drugi silnik zapasowy. Wydoskonalenie odbywa się na samolotach typu „Hanriot H — 19", będących w stanie posiadania Głównej Szkoły Pilotów. Jeżeli będziemy chcieli szkolić dwie grupy po 10—11 uczni w jednej szkole, to nasz stan samolotów potrzeba powiększyć tylko o jeszcze jeden samolot i jeden silnik zapasowy, tak że dojdziemy do stanu ogólnego 6 samolotów szkolnych i dwa silniki zapasowe. Jednak lepiej jest liczyć się z małą grupą uczni do 12-tu, albowiem dwie grupy uczni uczyniłyby z tego typu szkoły aparat szkolny z większą i zawiłą administracją. Jedna GŁÓWNA SZKOŁA PILOTÓW z oddziałem doskonalącym i z oddziałem początkującym w zakresie filji szkoły może kierować wyszkoleniem 4—6 filji szkół pilotów i równocześnie je zaopatrywać i administrować sprzętem lotniczym.

Wydajność tego rodzaju organizacji szkolnictwa na jeden obszar wojewódzki może być obliczona na 50—70 pilotów rocznie z dyplomem pilota turystycznego i to bez przerwy w studjach i bez kosztów utrzymania uczni. Jeżeli podobna organizacja szkolnictwa będzie przeprowadzona równocześnie na terenie dziesięciu obszarów wojewódzkich (mamy ich czternaście), to wtenczas otrzymamy roczną produkcję 500—700 pilotów. Tylu pilotów nie zdołało żadne państwo na zachodzie wyszkolić rocznie, a w Polsce od daty Jej odrodzenia nie wyszkolono tej liczby pilotów.

Koszta założenia i koszta utrzymania.

Na same słowo koszta zwykle ostyga wszelki zapał. Samolot dziś jest rzeczywiście jeszcze bardzo drogą maszyną w porównaniu z samochodem, a powinno być odwrotnie, mianowicie samolot powinien być tańszy niż dobry samochód, ponieważ budowa i mechanizm samolotu są o wiele prostsze niż samochodu. Koszta założenia będą stosunkowo wysokie, dlatego trzeba je rozłożyć na dwa lata, natomiast koszta utrzymania będą minimalne, ponieważ możemy się liczyć z poparciem materjalnym Ministerjum Spraw Wojskowych, czy to w formie dostarczenia personelu instruktorskiego, pozostającego na budżecie M. S. Wojsk., czy też w formie dostarczenia materjałów pędnych bezpłatnie. Koszta założenia lotniska i budowy hangaru kładę na barki tych związków komunalnych, które dotąd takiego urządzenia nie posiadają. Uważam, że założenie lotniska i budowa hangaru powinny być w dzisiejszych czasach punktem honoru i ambicji obywateli każdego większego miasta powiatowego.

Koszta założenia, rozłożone na dwa lata, przedstawiają się jak następuje:

Na I. półrocze 1926 r.

GŁÓWNA SZKOŁA PILOTÓW

2 samoloty Hanriot H — 19 à 27700,00 zł.	55 400,00
narzędzia, części zapasowe i inne	4 600,00
zł.	60 000,00

SZKOŁA PILOTÓW 1. Filja

2 samoloty Hanriot H-28 à 19,700 zł	39 400,00
1 silnik zapasowy „Rhône" 80 KM	5 000,00
narzędzia, podwozie i inne części zapas.	5 600,00
zł.	50 000,00
2, 3 i 4 filja Szkoły Pilotów jak 1. Filja	150 000,00
4 filje razem zł.	200 000,00
Plus koszta założenia Głównej Szkoły Pilotów	60 000,00
Koszta założenia na I. pólrocze ogółem razem	zł. 260 000,00

Można się zadowolić utworzeniem dwóch filji w miastach powiatowych i jednej przy Głównej Szkole Pilotów, wówczas koszta założenia zmniejszą się o 50 000 zł. lub odwrotnie można zwiększyć ilość filij, wówczas koszta założenia powiększą się o 50 000,— zł.

Na II. półrocze 1926 r.

GŁÓWNA SZKOŁA PILOTÓW

1 samolot Hanriot — H 19	27 700,00 zł
1 zap. silnik Hispano Suiza 180 KM	9 000,00 zł
Razem	36 700,00 zł

SZKOŁA PILOTÓW 1. filja

3 samoloty Hanriot — H 28 à 19 700 zł	59 100,00 zł
1 zap. silnik „Rhône" 80 KM	5 000,00 zł
2., 3. i 4 filja jak 1.	193 800,00 zł
	257 900,00 zł
Plus koszta rozbudowy GŁ. S. P.	36 700,00 zł
Ogółem koszta założenia na II. półrocze razem	294 600,00 zł

Dalsze koszta założenia przypadną dopiero na II. półrocze następnego roku kalendarzowego, a mianowicie jako koszta na uzupełnienie, wzgl. zastąpienie zużytego sprzętu:

GŁÓWNA SZKOŁA PILOTÓW

1 samolot Hanriot H — 19	27 700,00 zł
4 podwozia do H — 19 à 1 500,— zł	6 000,00 zł
części zapasowe inne	4 300,00 zł

SZKOŁA PILOTÓW 1. filja

1 samolot Hanriot — H 28	19 700,00 zł
4 komplety do podwozia à 1 500 zł.	6 000,00 zł
inne części zapasowe	4 300,00 zł
	30 000,00 zł
2, 3 i 4 filja jak 1.	90 000,00 zł
	120 000,00 zł
plus koszta uzupełn. GŁ. SZK. PIL.	38 000,00 zł
	158 000,00 zł

Reasumując, potrzeba nam jako kapitał założenia:

na I. półrocze 1926 roku	260 000,00 zł
na II. półrocze 1926 roku	294 600,00 zł
na I. półrocze 1927 roku	158 000,00 zł
na II. półrocze 1927 roku	158 000,00 zł
	712 600,00 zł
Nadto koszta założenia warsztatu reperacyjnego	37 400,00 zł
Ogółem:	750 000,00 zł

Koszta utrzymania szkół pilotów.

Koszta utrzymania szkół pilotów będą minimalne, jeżeli wojsko da oficerów i podoficerów jako instruktorów i kierowników oraz część personelu obsługi technicznej. Nadto pożądanym jest, aby wojsko dostarczało bezpłatnie wszelki materjał pędny, benzynę, oliwę i inne smary.

Tabelaryczne zestawienie ogólnych kosztów utrzymania przedstawiałoby się jako preliminarz budżetowy na rok szkolny 1926 jak następuje:

Wyszczególnienie	ofc. sztab.	ofc. młodszy	podofc.	majst. wojsk.	szeregowiec	siły cywilne	uposażenie miesięczne	uposażenie roczne	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
GŁÓWNA SZKOŁA PILOTÓW									
Dyrektor Szkół Pilotów . . .	1				1 a		na budżecie i etacie M. S. Wojsk.		a ordynans osobisty
Adjutant dyrekcji		1			1 a				
siła kancelaryjna						1	150.—	1 800.—	
materjał kancelaryjny							30.—	360.—	
Składnica sprzętu lotn.:									
Kierownik składnicy						1	250.—	3 000.—	
magazynier						1	200.—	2 400.—	
Warsztat reperacyjny:									
Kierownik warsztatu						1	500.—	6 000.—	
rzemieślnicy						10 b	2 500.—	30 000.—	b maksymalna ilość z miesięczną płacą po 250.— zł od jednej siły:
mechanicy						10 b	2 500.—	30 000.—	
Oddział szkolny:									
Instruktor-pilot			1				na budżecie i etacie M. S. Wojsk.		
mechanicy obsługi				2—4					
Razem:	1	1	1	2—4	2	24	6 130.—	73 560.—	
Szkoła Pilotów 1. filja:									
Komendant i instruktor . . .		1			1 a		na budżecie i etacie M. S. Wojsk.		
instruktor-pilot		1	1		1 a				
mechanicy				2					
cywilni robotnicy wykwalifikow.						2	500.—	6 000.—	
wydatki nieprzewidziane . . .								4 000.—	
		2	1	2	2	2	500.—	10 000.—	
2, 3 i 4 filja jak 1.								30 000.—	
Razem 4 filje szkół								40 000.—	
Plus Główna Szkoła Pilotów								73 560.—	
Ogólny budżet na utrzymanie i wyszkolenie								113 560.—	

Niech te liczby nie przerażają. Jeżeli grosz za groszem, złoty za złotym z dobrowolnych składek obywateli—członków LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA wpłyną regularnie do Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., to prędko dojdziemy do celu. A cel jest tak doniosły, tak wspaniały, że nie można zaprzestać o nim myśleć. Żadne afisze reklamowe, żadna bibuła propagandowa, nie będzie miała takiego skutku, jak turkot samolotów szkolnych w poszczególnych miasteczkach powiatowych. Wrażenie z lotu i postępy z ćwiczeń naszej młodzieży pójdą z ust do ust i będą niejako przypomnieniem do składania grosza i złotego **na obronę powietrzną państwa.** Pieniądze zebrane od obywateli-członków L. O. P. P. będą wydatkowane na samoloty szkolne, wytworzone w kraju. Rozpocznie się ruch w krajowym przemyśle lotniczym, zamiast jednej wytwórni „Samolot", będziemy mieli za rok lub 2 lata 10 takich wytwórni. A Polska, obszar stworzony dla lotnictwa, zamieszkiwany będzie przez naród lotników!

Moje wrażenia z lotów na płatowcu bezsilnikowym.

(artykuł napisany przez zdobywcę I. nagrody na wysokość)

Od dłuższego czasu śledziłem na równi z kolegami dziedzinę lotu żaglowego. Była ona nam z teorji i z opisów dobrze znaną, lecz jak dalece trafnem okazało się twierdzenie, że teorja bez praktyki jest czczą, mieliśmy się niestety przekonać uczestnicząc jako współzawodnicy w II. Wszechpolskim Konkursie Szybowców zorganizowanym przez Z. L. P. — Jadąc specjalnym transportem do Gdyni zdawało się nam wszystkim, że nasze długoletnie doświadczenie w lotnictwie silnikowem z łatwością przezwycięży na pozór błahe trudności lotu żaglowego. — Przez cały czas podróży, notabene bardzo wesołej, można było usłyszeć niejedną ciekawą dyskusję na temat lotu żaglowego. Wszystkie te rozumowania bardzo logiczne i na pozór łatwe do wykonania, w praktyce okazały się trudnemi.

Na miejscu kilka dni wytężonej pracy nad budową namiotów i montowaniem płatowców. Zajęło nam to wprawdzie nieco więcej czasu jak było przewidziane, nie wszystkie bowiem płatowce przyszły dostatecznie wykończone. Winę ponoszą w pewnej mierze nasi p. konstruktorzy, bo najpierw: „robić czy nie robić", a potem: „achtaki szybowiec to się zrobi w przeciągu dwóch a najwyżej trzech tygodni", ale i oni chociaż bardzo uczeni uczyć się muszą.

Po 10 dniach mniejwięcej, kiedy już inni zdołali wykonać kilka lotów więcej lub mniej szczęśliwie, nadchodzi ten przezemnie tak upragniony dzień — w którym mój płatowiec jest gotów do startu. Plusem, który osiągnąłem przez to przymusowe czekanie, było doświadczenie, którego nabyłem obserwując loty innych kolegów.

Szybowiec mój skonstruowany przez p. inż. WALISSA z wytwórni „SAMOLOT" już na papierze podobał mi się ogromnie, a krótko przed konkursem zmontowany prowizorycznie w fabryce wzbudzał całkowite zaufanie. Dla pilota to rzecz najważniejsza, jedynie stery zdawały mi się nieco zamałe.

Piękny poranek. Wiatr średni Taszczymy mój szybowiec „viribus unitis" na wzgórze. Trzeba go „oblatać", to znaczy poznać jego właściwości wzlocie. Jest to bodaj że najciekawsze — Mój mechanik p. Gawlicki pracuje za czterech i jest mocno zemocjonowany. Nie dziwię się, bo przecież on w fabryce jeszcze pracował nad tym szybowcem. Ciągle słyszę zapytania: „jak też poleci", „ciekawym mocno" i t. d. odpowiadam mu zawsze naszem staropolskiem „jakoś to będzie".

Przywiązany próbuję jeszcze raz czy stery sprawnie działają i na zapytanie przewodniczącego komisji sportowej p. majora PŁACHTY, który prowadził start: „czy pilot gotów", odpowiadam: „gotów", — rozbrzmiewają słowa dalszej komendy: „naciągać" — „naciągać", „uwaga". Rzeczywiście uwaga wszystkich jest naprężona nie gorzej od amortyzatora, który za chwilę ma mnie wyrzucić w powietrze. Komenda: „puść" i po niespełna 1½ metrowej przestrzeni, którą mój szybowiec przebywa po ziemi, jestem już w powietrzu.

Szybowiec unosi się lekko kołysząc się. Słyszę tylko szum w linkach stabilizacji i powoli opadając posuwam się naprzód. Dla mego konstruktora „tous mes compliments", myślę sobie, bo szybowiec wyśmienicie wyważony i leży w powietrzu jak „deska". Rewelacje te przerywa mi dość nagłe osłabnięcie wiatru. Muszę lądować, aj! moje podwozie troszkę słabe, nie wiem co będzie. Oddaję stery by zwiększyć szybkość i potem jak najdelikatniej posadzić. Usiłowania moje w tym kierunku spełzy na niczem i maszyna przepada silnie, — trach i siedzę dosłownie na ziemi, bo i tragarze pod siedzeniem okazały się nieco za słabe, a ponieważ mój szybowiec jest bezkadłubowy, nie miałem się na czem zatrzymać.

Wszystko biegnie w dół. Koledzy gratulują mi mego pierwszego lotu, nabierają mnie nielitościwie, prezes czcigodnej korporacji „Szybowia" wyciąga do mnie rękę z swym sakramentalnym „gut besetzt".

Oj, źle myślę sobie będzie wiele roboty. Mój zawsze chętny mechanik pociesza mnie, że jutro maszyna będzie gotowa, musimy przerobić podwozie i tragaże pod siedzenie. Omawiając tę sprawę wnosimy naszego ptaszka do hangaru i raźno do roboty. Zmiany postanowione są nie wielkie, odrzucamy całe podwozie, zamiast

dwóch płóz zakładamy jedną i rzeczywiście na drugi dzień maszyna była gotową.

Poważną troskę dla mnie stanowi mała stosunkowo powierzchnia sterów, idę zatem o poradę do naszego kochanego inż. BOHATYREWA. Trudna rada, małe bo małe, ale co robić, warsztaty nasze też są małe, dlugo by trwało, niech pan próbuje tak jak jest. Z dwojga złego wybieram to ostatnie, bo czekać, a zwłaszcza gdy inni latają, to dla pilota jest zanadto wiele. — Dalsze moje loty, niektóre z nich dość udatne dały mi z punktu widzenia sportowego całą masę pięknych wrażeń.

Człowiek czuje się ogromnym ptakiem, cicho — bez wstrętnego huku motoru — mknie szybowiec, widać uciekającego fotografa w bieru oraz mego mechanika, który biegnie by mi pomóc wylądować (wspaniałe wrażenia Red.) Niestety wszystko to trwa ogromnie krótko, ale to dla nas umiejących się prędko orjentować, wystarcza — zauważamy wszystko, ucząc się przy tem ogromnie wiele.

Lot przedstawia się o wiele trudniejszy niż na płatowcu motorowym, przedewszystkiem lądowanie tak na chybił — trafił, tam gdzie bogowie dadzą. Przy jednym z lądowań byłbym zmuszony o włos wylądować na wozie, który jakiś poczciwy kaszub przed wzgórzem pozostawił. Nikt go nie usuwał, bo nie sądzono, żeby tam miał się kto zbłąkać, ale „człowiek leci, a wiatr szybowiec nosi".

Do spotęgowania wyników lotu żaglowego jest mojem zdaniem konieczne ścisła współpraca pilota z dobrze zorganizowaną i wyposażoną stacją meteorologiczną.

Projekt stałego szybowiska został przez cały ogół przyjęty z wielkim entuzjazmem. Mam nadzieję, że po zrealizowaniu tego planu, na stałem szybowisku znajdzie się cała „Szybowia" w komplecie oraz całe zastępy nowych zwolenników lotu żaglowego i po dostatecznem przygotowaniu konkurs da wyniki, któremi będziemy mogli się pochwalić i za granicą.

Pilot **W. Szulczewski.**



Wyścig o puhar królewski.

Doroczny wyścig o puhar królewski w Anglji rozpoczął się 3. lipca o godz. 6-tej rano. W konkursie wzięło udział 14 płatowców. Pierwszą nagrodę uzyskał pilot kapt. Barnard, na płatowcu Armstrong - Siddeley, z silnikiem Siddeley Jaguar 395 MK, osięgając przeciętną szybkość 241 km godz. na przestrzeni 2.600 km podzielonej na dwa etapy po 1.300 km.

Rycina przedstawia pilota J. Cobham'a, który swego czasu był w Polsce z podsekretarzem stanu lotnictwa angielskiego. Pilot Cobham brał również udział w wyścigu o puhar królewski. Obok pilota Cobhama stoi znany angielski konstruktor kapt. de Havilland.

MŁODE „IKARY“.

Miło będzie się wspominać chwile, spędzone w Szkole Cywilnej! Tyle nowych wrażeń, nigdy nie zapomnianych, zawsze świeżych w naszej pamięci. Szkoła Pilotów! Grono ludzi z wyżyn urąga ziemi, z wysokości wzgardliwem okiem spogląda w jej stronę. Już pierwsze kroki stawiane na lotnisku, na polu nowego życia, zmieniają człowieka, nadają wyraz dumy jego obliczu, a duchowi jego przypinają skrzydła; skrzydła na których ma się wznieść nad poziomy.

Górnie, jak na przyszłego pilota przystało, zaczynam swoją opowieść. Treścią jej będzie życie nasze, życie uczni - pilotów, którzy niebawem wejdą do wielkiej już rodziny lotniczej.

* * *

Szkoła poznańska jest pierwszą Cywilną Szkołą Pilotów w kraju. Otwarcie jej zapowiedziano w marcu, w marcu też rozpoczęła swoją egzystencję. Kandydaci musieli przejść przez badanie lekarskie i na mocy orzeczenia Komisji przyjmowano ich do Szkoły. Każdy z nas ma dobrze w pamięci obawę, jaką budziła w nas ta wszechwładna Pani, która decydować miała o naszej zdolności do służby lotniczej. Ja również pamiętam dokładnie, kiedy to po różnych prześwietlaniach, skrupulatnych badaniach które u najzdrowszego bodaj człowieka powinne były wykryć jakieś braki czy ułomności, stanąłem na ostatnim etapie wędrówki komisyjnej, wobec całego zastępu okulistów.

Wprowadzono mnie do gabinetu i kazano odczytywać drobne literki na odległej tablicy, zabawić się w robótki ręczne, dobieraniem włóczki kolorowej, wreszcie jakiś super - okulista wydrapał z kąta książeczkę z kropkowanemi kolorowo stronami, i przystąpiliśmy do czytania, umieszczonych rzekomo tam cyfr. Parę stron przeczytałem, jak gdybym je znał na pamięć. Aż tu otwiera się przedemną karta w zielone i czerwone kropeczki. Istna „tabula rasa“. Nic nie widzę, przyznaję się z drżeniem serca doktorowi.

— Co pan mówi? Nic pan nie widzi — odzywa się pan życia i śmierci. — I chce pan zostać lotnikiem? Może pan trochę odpocznie i spróbuje jeszcze raz odczytać, bo taka niewrażliwość na barwy może panu bardzo zaszkodzić przy kwalifikacji.

Co robić? Przetarłem oczy i płochliwym wzrokiem spojrzałem na kartę: nic nowego. Czerwone kropki pomieszane z zielonemi.

— Ile? — pyta doktór.

Męcząca cisza.

Po chwili nieśmiałym głosem mówię:

— Dwadzieścia cztery.

— No — nareszcie, jak można było tego nie widzieć. Czy zgadłem, czy też doktór, trzymając książkę odwróconą do siebie okładką, cyfry sam nie zauważył, nie wiem dotąd. Fakt jednak pozostaje faktem, że i z tej opresji wyszedłem zwycięsko.

W dwa dni później otrzymałem z Departamentu zawiadomienie o przyjęciu do Szkoły, i natychmiast spakowawszy manatki, wyjechałem do Poznania. Z naszej paczki studentów, ja jeden zostałem przez Komisję przyjęty; trzech pozostałych odrzucono. Stanęła im na przeszkodzie kolorowa książeczka.

* * *

Do Szkoły przyjechałem zawcześnie. Zastałem tam kilku równie, jak ja naiwnych kandydatów, którzy się już zgłosili. Ku memu wielkiemu zdziwieniu zostałem wprowadzony do hangaru, który normalnie służy za schronienie samolotom. Dziwnym zbiegiem okoliczności miał teraz nam otworzyć swe gościnne podwoje. Przedzieleni żołnierskiemi szafkami, z sąsiadującym oddziałem lotniczym, utworzyliśmy sobie wielką salę, która pierwszego wieczoru już zapełniła się wirującemi parami (płci brzydkiej) niczem dancing. Miejsca dużo, a rozrywka na takie zimno wcale na miejscu. Po takim forsownym tańcu wszystkie głowy przytuliły się do poduszki.

Nad ranem niespodzianka: ciepło. Wszyscy się wysilają, aby odnaleźć jego źródło, bo pieców niema. Okazuje się, że hangar ogrzewany jest ciepłem powietrzem, które górą przez rury z otworami przepływa do nas. Żołnierze wykorzystali tę instalację: wypraną bieliznę wieszali na otworach, a ciepły wiaterek osuszał ją prędko. Te koszulki i inna garderoba, niczem chorągiewki, powiewające u góry, były dla nas wskaźnikami ogrzewania: wystarczyło podnieść oczy na te dekoracje i już śmiało można było zawyrokować: „palą,“ albo „nie palą, psia kość.“ W tym hangarze, do któregośmy się już przyzwyczaili, bytujemy dotąd, i w nim, zdaje się dokończymy swego żywota uczniowskiego.

Czas jakiś trwaliśmy w bezczynności, w oczekiwaniu na resztę uczni, którzy niebawem mieli przybyć. Jedyną atrakcją było zwiedzanie hangarów i oglądanie samolotów, gdyż byli między nami i tacy, co aparat widzieli jedynie na.... ilustracji.

Każdemu nowoprzybyłemu przyglądano się ciekawie i zaraz na wstępie obdarzano go miłą godnością dyżurnego, którego obowiązkiem było przestrzegać porządku w naszej części hangaru. Po blisko dwu tygodniach, gdy zebrała się już spora paczka, oznajmiono nam rozpoczęcie wykładów teoretycznych. W uroczystym tym dniu zaprowadzono uczni do „sali wykładowej,“ umieszczonej w fabryce „Samolot“ na... strychu. Co to za miłe były wykłady! Wykładowca starał się przekrzyczeć wiertarkę, czy inną piekielną maszynę z sąsiedztwa, a uczniowie - piloci, w śnie błogiem pogrążeni, z Morfeuszem dzielili się wrażeniami. Ta sielanka nie trwała jednak długo; przeniesiono nas do wybudowanego świeżo „gmachu“ szkolnego który mieścił w sobie idealnie urządzoną salę wykładową. Tam już nie można było oddawać się rozkosznym dżemkom. Praca wkroczyła na normalne tory, egzamin zbliżał się z szybkością Balili.

„Przyjechała Komisja! Delegat z departamentu przyjechał!“ podawano sobie drżącemi usty nowiny. Jedni zadowoleni, że się raz już doczekali „końca początku“, inni beznadziejnie przygnębieni, czekali swojej „ostatniej godziny“. — Odświętnie wyglądała sala wykładowa w dniu egzaminu. Na „presbiterium“ zasiadła Prześwietna Komisja z dyrektorem i delegatami departamentu na czele. W ławkach wyelegantowani kandydaci na stacerńców czekali wezwania. Na twarzach naszych „tyranów“ miast marsu jednak, zaigrał przyjazny uśmieszek, i spędził smutek z serc, które na czas jakiś bić przestały. Wkrótce też przystąpiono do samego egzaminu. Boże mój! czego tam tylko nie było: gaźnik, ten zdradliwy instrument, budowano na czop od śmigła, pompce oliwnej kazano spełniać czynności chłodzenia silnika, barometrom wykazywano ich wszechstronność w użyciu, predestynując je do mierzenia temperatury, a nawet chcąc je zużyć jako liczniki obrotów.

Józef Filipowicz, uczeń-pilot.

(Ciąg dalszy nastąpi).

OSTATNIE TELEGRAMY.

Tajemniczy Płatowiec. Wczoraj dnia 30 sierpnia spadł z powodu zepsucia się silnika płatowiec typu A. E. G. z 2 pasażerami, niedaleko od granicy niemieckiej. Pasażerów i pilota przeniesiono w stanie nieprzytomnym do pobliskiego szpitala. Z dokumentów przy nich znalezionych, okazało się, że jest to niemiecki płatowiec, który w niewiadomych celach przelatywał ponad polskiem terytorjum.

Przy rewizji osobistej, znaleziono przy pasażerach świstki papieru pokryte niezrozumiałymi cyframi. Po przyjściu do przytomności podróżnicy odmówili wszelkich zeznań. Natychmiast przeprowadzone śledztwo stwierdziło, że płatowiec przybył dla dokonania jakichś wywiadów i że zabrał pasażerów z gotowemi notatkami z terenu Polski. — Notatki były w języku polskim.

Pomimo usiłowań nie zdołano jednak rozszyfrować tajemniczego tekstu. Redakcji „Lotnika“ udało się z wielkim nakładem starań uzyskać tekst jednej z notatek, który przytaczamy w dziale rozrywek umysłowych jako zagadkę Nr. 4.

KRONIKA.

FRANCJA.

Przelot przez Atlantyk. Paryż, 12. 8. 25. (kor. własna). W starej fabryce Poteza na Levallois-Peret przygotowują pospiesznie samolot, na którym ma być dokonany przelot z Europy do Ameryki. Płatowiec ten jest przeróbką nowego typu Potez 25 A2, posiada silnik Bristol „Jupiter“ 420 MK. Zbiorniki z benzyną wystają z góry i z dołu z kadłuba normalnego typu. Cały kadłub jest odpowiednio profilowany, dzięki czemu dobry kształt został zachowany. Wysokość jego wynosi około 2 m. Podwozie specjalnie dostosowane, może być w locie odczepione i odrzucone. Z tego urządzenia mają skorzystać piloci samolotu zaraz na początku przelotu przez Atlantyk, by po ewentualnem szczęśliwem doleceniu do lądu

amerykańskiego, wylądować bez podwozia na plaży, do czego dostosowany jest spód wysokiego kadłuba, skrzydła dla zabezpieczenia ich są zaopatrzone w płozy ochronne. Załoga samolotu składać się będzie z dwóch pilotów. Kabina pilotów zaopatrzona będzie w najnowsze przyrządy nawigacyjne, od których w dużej mierze zależeć będzie powodzenie śmiałego przedsięwzięcia.

Fabryka Potez czyni olbrzymie postępy w konstrukcji samolotów, wysuwając się na czoło fabryk lotniczych francuskich, dzięki swemu utalentowanemu konstruktorowi. Jest nim inż. Coroller, jeden z nielicznych postępowych konstruktorów francuskich umiejących stosować w praktyce najnowsze zdobycze aerodynamiki teoretycznej i eksperymentalnej.

Konkurs szybowców w Vauville. W chwili gdy powyższe słowa piszemy, konkurs szybowców w Vauvile kończy się. W następnym numerze podamy jego wyniki i przebieg.

Podobne wypadki. W czasie konkursu szybowców w Gdyni uległ wypadkowi ppor.-pilot Stempkowski. Powodem wypadku była za słaba konstrukcja drążka sterowego. Widocznie nie jest to wypadek odosobniony. Belgijski pilot Simonet, o którego śmiertelnym wypadku pisał „Lotnik" już poprzednio, spadł z wysokości 40 m. po odbyciu 6 godzinnego lotu szybowego, dzięki ułamaniu się drążka sterowego. Myśmy jednak w Polsce mieli szczęście, bo pilot Stempkowski, jak się w ostatniej chwili dowiadujemy, czuje się już zupełnie dobrze.



Naokoło Europy w ciągu trzech dni.
Piloci Arrachard i Carol lądują na lotnisku w Bourget pod Paryżem po dokonaniu lotu dookoła Europy.

Ruch lotniczy na zachodzie. Linja lotnicza Air Union przewiozła ostatnio na przestrzeni Paryż—Londyn 184 pasażerów, 2 280 kg. bagaży i 5 254 kg. przesyłek w jednym dniu. Należy zaznaczyć, że linję tę obsługuje 17 płatowców, które codziennie odbywają po dwa loty.

Wspaniały lot. Znany już z wielkich rajdów lotniczych, francuski pilot Arrachard z pil. Carol dokonali wspaniałego lotu. Dnia 12. sierpnia w czasie efektywnych 38 godz. i 10 m. lotu przebyli 7 350 km po drodze następującej: Paryż, Zurych, Praga, Konstantynopol w pierwszy dzień, Konstantynopol, Bukareszt, Moskwa — drugi dzień i Moskwa, Warszawa, Kopenhaga, Paryż w trzeci dzień. Ilustracja nasza na str. przedstawia chwilę przylotu na lotnisko w Bourget pod Paryżem, po dokonaniu śmiałego rajdu. Do przelotu użyli piloci płatowca Potez 25 A2 z silnikiem Lorraine-Dietrich 450 MK, który cały czas wykazywał doskonałą pracę, tak, że ani razu nie potrzeba było do niego zaglądać. Oczywiście prócz dolewania benzyny do zbiorników i oliwy.

HOLANDJA.

Nowy płatowiec komunikacyjny Koolhoven. Holenderska fabryka płatowców Koolhoven wypuściła nowy typ płatowca transportowego z trzema silnikami Siddeley-Puma 240 MK. Jest to jednopłat przypominający z kształtów Jabiru Farmana z powierzchnią nośną około 100 m² Obliczonym jest na 10 pasażerów, pilota, obserwatora i odpowiednie bagaże.

Konkurs szybowców w Rhön. 31. lipca rozpoczął się niemiecki konkurs szybowców. Dotychczas nie osiągnięto jednak żadnych nadzwyczajnych wyników.

POLSKA.

Nowe polskie płatowce. Paryż, 17. 8. 25. (kor. własna). Jak się wasz korespondent dowiaduje, rząd polski ma zakupić licencję na budowę samolotów Potez 25 A2. Płatowce tego typu mają być budowane przez wytwórnię samolotów w Ławicy pod Poznaniem „Samolot".

Propagandowa wystawa lotnicza w Poznaniu. Staraniem L. O. P. P. oraz Związku Lotników Polskich odbędzie się w Poznaniu w czasie od 13—20 września Propagandowa Wystawa Lotnicza na terenie Targów Poznańskich.

Udział firm lotniczych w Targach Wschodnich. Jak się dowiadujemy Sp. Akc. Samolot w Poznaniu wysyła na Targi Wschodnie do Lwowa eksponaty własnej wytwórczości, między innemi: Hanrioty płatowce szkolne H. 29 i przejściowe H. 19.

Pierwszy przelot z Pucka do Kopenhagi. Po odbyciu szeregu mniejszych próbnych lotów nad Bałtykiem, 18 z. m. odbył się pierwszy przelot między Kopenhagą a Puckiem. Hydroplan trzymotorowy, pod kierownictwem pilota z dyrektorem Polskiej Linji Lotniczej, A. Wygardem, odbył przelot z Kopenhagi do Pucka w ciągu 2 godzin 20 minut, dalsze przeloty między Puckiem a Kopenhagą rozpoczną się podobno od 15. b. m.



Pilot belgijski Simonet w swoim szybowcu.
Jak ostatni Lotnik doniósł, pilot ten po dokonaniu 6 godz. lotu zginął tragicznie z powodu złamania się drążka sterowego.

Wyrzutnik kapitana pilota Świąteckiego. Paryż, 10. 8. 25 (od własnego koresp.) Szef departamentu IV. gen. Zagórski zainteresował się w czasie swego pobytu wyrzutnikiem do bomb systemu kapt. Świąteckiego i Dep. IV. zakupi prawdopodobnie licencję budowy tegoż, celem dalszej fabrykacji w kraju. Obecnie wykonuje się w Paryżu 2 egzemplarze tego wyrzutnika jako modele. Wyrzutnik, o którym pisał „Lotnik" w numerze 17 z zeszłego roku, przedstawia się bardzo ciekawie i prosta jego konstrukcja przynosi zaszczyt wynalazcy. Wynalazkiem kapitana Świąteckiego zainteresowała się pewna francuska firma, która chciała zakupić wyłączną licencję na prawo budowy. Dzięki jednak obywatelskiemu stanowisku wynalazcy oraz definitywnej decyzji Szefa Dep. IV. wyrzutnik do bomb polski pozostanie w Polsce.

Pękł pług w motorze, prawdopodobnie jednemu z recenzentów, który w ten sposób pisał o wypadku (!?) lotniczym, przymusowego lądowania płatowca komunikacyjnego. Słyszeliśmy już, że niemcy dla reklamy fotografowali słoniątko koło płatowca, które rzekomo miało nim odbyć podróż, ale żeby ktoś orał w silniku o tem nie wiemy. Nie ma co mówić duży silnik.

Katastrofa lotnicza. W miasteczku Przasnysz pod Warszawą odbyły się w niedzielę 16. sierpnia loty propagandowe L. O. P. P. Loty odbywały się w zupełnym porządku. Około 18,30 startował pilot Marczewski mając jako obserwatora — pasażera burmistrza Przasnysza p. Bronisława Matuszewskiego. Do lotu użytym był płatowiec szkolny posiadający sterowanie podwójne. Płatowiec wzbił się w górę. Przy planowaniu, burmistrz Matuszewski, prawdopodobnie z zdenerwowania zbliżaniem się ziemi, uchwycił się kurczowo za ster uniemożliwiając w ten sposób pilotowi dalsze prowadzenie samolotu. Płatowiec szarpnięty sterem zrobił górkę, stracił szybkość i runął na dół. Burmistrz Matuszewski poniósł śmierć na miejscu, pilot Marczewski ciężko ranny. (Nie możemy powstrzymać się od uwagi, że wykonywanie lotów pasażerskich na samolotach szkolnych o podwójnym sterze bez przyrządu wyłączającego ster pasażera jest lekkomyślnością, która już w Polsce w 1919 roku była powodem wypadku na lotnisku mokotowskiem, który jednak na szczęście skończył się lekkiem poranieniem. Dziwi nas, że jeszcze do dziś dnia loty na płatowcach o podwójnym sterze bez wyłącznika, nie były zakazane dla pasażerów. Przyp. Red.)

WŁOCHY.

Wypadek lotniczy. Rzym, 14. 8. 24. Nad brzegiem morskim w pobliżu Ostji spadł wojskowy płatowiec, który wbrew przepisom latał bardzo nisko. Po uderzeniu się o ziemię płatowiec zapalił się. Pilot i mechanik ponieśli śmierć na miejscu.

Nowe książki

Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej Państwa rzucił na rynek księgarski bardzo wartościową książkę, której brak dawał się dotkliwie wyczuwać w naszej literaturze popularno-wojskowej.

Jest to praca znanego pisarza wojskowego pułk. — pilota S. ABZOŁTOWSKIEGO „Lotnictwo w wojnie współczesnej".

Autor, wybitny fachowiec, a jednocześnie nader zręczny popularyzator, podzielił książkę swoją na następujące działy: „Wojna a lotnictwo", „Organizacja i cechy lotnictwa", „Lotnictwo obserwacyjne", „Lotnictwo myśliwskie", „Lotnictwo niszczycielskie" i zakończenie, w którem omawia lotnictwo szturmowe, lotnictwo morskie, lotnictwo cywilne i obronę przeciwlotniczą. W każdym z tych działów znajdzie czytelnik dużo materjału interesującego i pouczającego, po przeczytaniu zaś całości, szczególnie laik cywilny, uświadomi sobie doniosłe i wprost decydujące znaczenie lotnictwa, niestety ciągle jeszcze u nas należycie nie oceniane.

„Chcesz pokoju, bądź gotów do wojny"! — słowa te, któremi kończy się piękna książka pułk. Abżołtowskiego, powinny wryć się głęboko w duszę każdego Polaka. Gotowość ta zaś to przedewszystkiem potężne własne lotnictwo, to uświadomienie przenikające ogół naszego społeczeństwa, że bezpieczeństwo życia i mienia każdego z nas w razie ewentualnej wojny zależne jest w znacznym stopniu od tego, czy potrafimy zdobyć się zawczasu na takie lotnictwo.

Wartość książki , którą powinien przeczytać nietylko każdy wojskowy, ale i każdy obywatel cywilny, interesujący się doniosłem i palącem zagadnieniem naszej obrony powietrznej, i która stanie się prawdziwą ozdobą każdej bibljoteki, podnoszą jeszcze liczne rysunki i tablice w tekście oraz nader estetyczna szata wydawnicza, na którą składają sie: okładka rysunku znanego ilustratora Edwarda Głowackiego, doskonały papier, dobre klisze, piękne czcionki.

Sądząc z omawianej przez nas książki, za którą w ślad ma się wkrótce ukazać kilka innych pierwszorzędnych prac, przygotowywanych na „Tydzień Lotniczy", L. O. P. P. staje w szeregu poważnych wydawców i na tem polu również może przejawić swą skuteczną działalność.

Nakładem znanej lotniczej firmy wydawniczej Oklenburg w Monachjum ukazała się nowa praca z zakresu lotnictwa sportowego **Dra inż. Lachmann'a Leichtflugzeugbau.** Książka ta o objętości 148 stron i 107 ilustracji, napisana przez wybitnego fachowca, współpracownika stacji doświadczalnej w Göttingen musi zaciekawić każdego inżyniera lotniczego, konstruktora, młodzież politechniczną i wogóle każdego, kto lotnictwem sportowem się zajmuje.

Na treść składają się następujące rozdziały: I. Wstęp: 1. Określenie terminu płatowiec sportowy. 2. Zadanie techniczne płacowca sportowego. II. Rozwój płatowca sportowego: 1. w Niemczech, 2. we Francji, 3. w Anglji 4. w reszcie zagranicy. III. Zasady aerodynamiczne. 1. Udział różnych oporów na opór całości. 2. Wpływ rozmieszczenia części płatowca. 3. Projekt aerodynamiczny. 4. Dokładne obliczenie na podstawie diagramu polarnego. 5. Śmigło. 6. Ewolucja organów sterowania. IV. Linje konstrukcyjne. 1. Ogólne zapatrywania. 2. Specjalne konstrukcje, 3. Technologja płatowca sportowego. V. Dodatek: Tabelki i obliczenia.

Książka daje szczegółowy pogląd prac nad płatowcem sportowym w Niemczech i zagranicą. W szczególności zasługuje na uznanie opracowanie aerodynamicznej strony konstrukcji i zebranie wszelkich zdobyczy z dziedziny płatowców sportowych dotąd rozsypanych po różnych dziełach lotniczych, które prócz tego uzupełnione są cennemi uwagami autora. Ostatni rozdział traktuje o najkorzystniejszej linji konstrukcji płatowca na podstawie obcych i własnych badań autora.

Cena książki broszurowanej 0,50 mk. zł.





Cześć ich pamięci!

Śp.
pilot
Kazimierz Brzeziński
członek Związku Lotników Polskich zginął tragicznie w czasie lotu próbnego dnia 6. sierpnia 1925 r.

Śp.
plut. - pilot
Kazimierz Kalinowski
członek Związku Lotników Polskich zginął tragicznie w czasie lotu służbowego w Krakowie d. 12. sierpnia 25 r.

ZDZISŁAW MARYNOWSKI,

IKAR ZWYCIĘZCA.

POWIEŚĆ.

(Ciąg dalszy.)

16.

Obudził się z nieznośnem wrażeniem bezustannego szumu w uszach i z bólem głowy. Każdy ruch odzywał się natychmiastowem bolesnem echem pod rozklekotaną czaszką. Doznawał takiego wrażenia, jakby mu ktoś zdarł skórę z głowy i następnie luźno nałożył na przeniknięta zdrętwieniem ranę.

Zaledwie sobie mógł przypomnieć mętne obrazy zdarzeń minionej nocy. — Zadymiona podmiejska restauracja, pełna zgiełku, kłótni i pijanego chichotu kobiet. Zastawiony stół, poplamione ściany „gabinetu", niemiłosiernie krzywe lustro, olbrzymia plama od czarnej kawy na obrusie. Nagie czyjeś ramiona, oplatające jego szyję; natarczywe, gorące usta, zamglone oczy i jakieś słowa bełkotliwe, cuchnące bezwstydem i brudem, ośligłe od bezkrwistego wyuzdania, imitującego temperament, a przy tem mdła, chloroformowo-słodka woń perfum, pudru, potu i wyziewów, pomieszana dziwacznie ze, starczo rozdygotanemi, tonami fortepianu i płaczem skrzypiec... Jakaś walka śmieszna, niezdarna i beznadziejna z temi nagiemi ramionami, owiniętemi silnie i uparcie wokół szyi... obrzydzenie dławiące...

A teraz ból dojmujący w głowie i szum zawrotny, jakby głowa była muszlą, dobytą z dna oceanu.

Przemocą niemal zwlókł się z łóżka i kazał sobie zrobić kąpiel. Potem pił długo herbatę, przekwaszoną sokiem z całej cytryny, którą nieproszony ale domyślny kelner sam włączył do menu śniadania. Wreszcie odważył się wyjść na miasto.

Odrętwienie po nadużyciach alkoholu mijało powoli, lecz miejsce jego zajmowała stokroć bardziej dręcząca zmora myśli. Załatwiał interesa, podług planu skreślonego dawniej już w notesie, nie zastanawiając się niemal zupełnie nad ich treścią.

Mózg jego opanowywały ponure refleksje na tle wczorajszych przeżyć. Krótkie, przelotne spotkanie z Lili urastało do rozmiarów prawdziwej katastrofy, której Marek tak bardzo się bał, przeczuwając ją instynktownie. Cały gmach przyszłego życia z Zosią, rysujący się jeszcze do wczoraj w spokojnych, pewnych linjach, rozpadł się nagle jak domek z kart pod wpływem jedynego spojrzenia jej palących oczu.

Przekonał się, że niczego nie zapomniał, niczego z siebie nie wydarł, niczego się nie wyzbył. Teraz oto wspomnienie wczorajszego wieczoru pali go żywym ogniem. Utrwalona w mózgu migawka jej i Zabielskiego na tle loży teatralnej podnosi w nim huragan wściekłej, szarpiącej zazdrości. Złowiony przez chwilę kuszący, tajemniczy blask jej oczu budzi w nim i podnosi, uśpione dawno mgły tęsknoty.

I cóż więc się zmieniło? Nic, nic, nic.

Chyba to tylko, że, gdy dawniej mógł szaleć, tęsknić, cierpieć, kochać, nienawidzieć, dziś cież związał się słowem z tamtą, tak bezgranicz- i tego mu nie wolno. Tak, nie wolno mu! Przenie ufną, prostą, niezepsutą dziewczyną. Nie może jej teraz rzucić, ot tak sobie poprostu mówiąc: „Przepraszam, pomyliłem się." Nie wolno mu się było mylić. Powinien był wiedzieć co robi. Powinien był wiedzieć, że biorąc serce tamtej, bierze je wypełnione potężną wiarą, bezgraniczną ufnością dziewczyny, wychowanej w atmosferze prostej, surowej prawdy szlacheckiego dworu, nieskażonego pół-pankowatym liberalizmem ludzi „Europy", oglądanej w ciągu dwuch tygodni na rok przez szkła lornetek „Folie bergère", lub zgoła krajowych „Qui pro quo".

Przepadło, wszystko przepadło — myślał z rozpaczliwą rezygnacją. Ani uczciwość, ani poprostu cały splot rodzinnych stosunków nie pozwala dziś na zerwanie. Trzeba wytrwać. Trzeba zgłuszyć w sobie wszystko, zatruć, wyrwać i odrzucić precz na zawsze.

Razem z tem postanowieniem twardem i nieubłaganem, przyszło nań głuche jakieś uspokojenie. Cały rozsłoneczniony jeszcze wczoraj świat poszarzał mu i zmarniał w oczach, lecz jednocześnie półświadome jakieś poczucie siły, płynące z tego aktu woli i charakteru przywracało mu powoli równowagę.

Bez radości i bez zapału, ale ze zwiększoną nieco energją zabrał się do załatwiania reszty swych spraw, postanawiając zarazem przyspieszyć swój wyjazd do domu.

Przyspieszenie wyjazdu zakrawało wprawdzie na ucieczkę, i rodziło bunt, lecz lepiej bodaj uciec przed niebezpieczeństwem niż mu ulec.

Przed wieczorem wszystkie sprawy miał już załatwione i mógłby był nawet wyjechać, jednakże perspektywa przyjazdu w nocy i wynajmowania koni etc. odstraszyła go. Nadał na poczcie depeszę, donoszącą o przyspieszeniu powrotu. Postanowił wyjechać rano. Uśmiechnął się blado do siebie na myśl, jak zrozumieją jego depeszę w domu. — Tęsknota, ha, ha!

Pozostawał jednak jeszcze cały wieczór, z którym nie wiedział co począć. Do teatru bał się pójść, żeby jej znów nie spotkać. Chyba spacer jakiś, potem kolacja i spać.

Bezwiednie skierował kroki ku Alejom Ujazdowskim. Rojno tu było jak na zabawie. Środkiem ulicy ciągnął nieprzerwany sznur dorożek, powozów, samochodów, trotuarami zaś snuł się tłum ludzki, pstry, wonny, strojny, rozszeptany,

podniecony poszukiwaniem wrażeń. Zanurzył się w tę szumiącą jednostajnie falę ludzką, jak w ciepły nurt, wezbranej rzeki. Gdzieś w pobliżu Łazienek przysiadł na opróżnionym skrawku ławki, starając się wsączyć w ten bezimienny tłum i rozpłynąć w nim myślą jakąś obojętną, bylejaką, nieważną.

Zaledwie jednak usiadł, gdy obok niego jakiś głos znajomy zamruczał uprzejmie „Dobry wieczór.“ — Oddzielony odeń dwoma osobami siedział Tarczewski.

— Pan na spacerek....?

— A tak — odpowiedział niechętnie, nie siląc się na uprzejmość.

Tarczewski zaś przeprosiwszy sąsiadów zrobił sobie miejsce koło Marka.

— Nie tyle na spacerek, ile na rendez-vous co? — zaśmiał się

Cóż za nieznośna figura — myślał Marek, zaprzeczając tym przypuszczeniom bez szczególnego zapału. Co go zresztą one mogły obchodzić. Niech sobie myśli co chce. Postanowił rozmowy nie podtrzymywać.

Tarczewski tymczasem bynajmniej niezrażony dość lekceważącem zachowaniem Marka, rozsiadł się wygodnie i jął się z nim dzielić obserwacjami nad przesuwającym przed nimi ludzkim kalejdoskopem.

Siedzieli tak dość już długo, nudząc się — jeden głośno drugi zaś milcząco, — gdy Tarczewski znów zagadnął:

— Więc pan jednak tylko, ot sobie tak, na spacer tutaj wypłynął. No, no, dziwny z pana człowiek — przyjechać do Warszawy na parę dni i spędzać czas na spacerze samotnym w Alejach.

— A pan? Przecież pan to samo robi.

— Phi, ja! Ja jestem stary, a poza tem jeszcze wczesna godzina.

Marek powstał z ławki.

— Dla mnie jednak już późna. Rano wyjeżdżam, muszę więc się wyspać.

Tarczewski zamiast puścić Markową rękę przytrzymał ją nagle i z cichym śmiechem szepnął, pochylając się ku niemu:

— Nie udało wam się, moje dzieci. Za późno się pan pożegnał.

Marek patrzył zdumiony nic nie rozumiejąc, gdy Tarczewski zdjął kapelusz, kłaniając się z wyszukaną elegancją.

— Dobry wieczór, jesteśmy tutaj — wołał filuternie.

Marek obrócił się gwałtownie i nagle stanął oko w oko z Lili.

Była nie mniej zaskoczona tem niespodziewanem spotkaniem, lecz trwało to zaledwie drobny ułamek sekundy. Z właściwą sobie swobodą wyciągnęła ku niemu rękę.

— I pani też tak sobie na samotny spacerek? Co? — zagadnął Tarczewski.

— O nie, panie, ja nie lubie samotności. Umówiliśmy się tu poprostu z panem Markiem.

— A co, nie mówiłem! — ucieszył się swą przenikliwością. — Zatem nie przeszkadzam i życzę miłego spędzenia czasu.

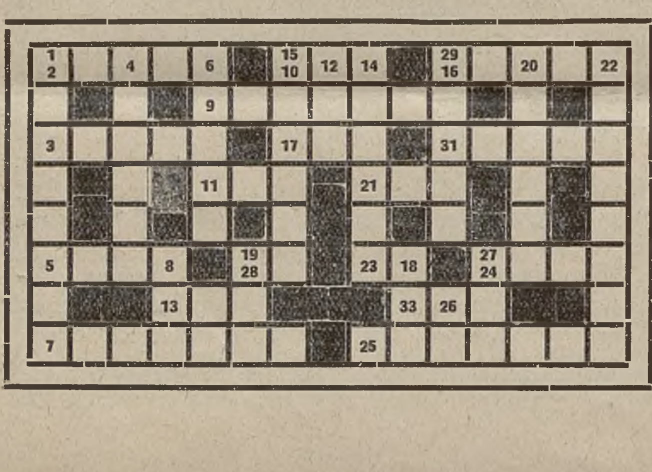
Pożegnali się prędko, zostawiając go na ławce.

Marek był oszołomiony błyskawiczną szybkością tego zdarzenia, które go nagle wtrąciło w nieuniknione spędzenie wieczoru w jej towarzystwie. Narazie nie umiał nawet zebrać myśli, ani rozpocząć rozmowy. Lili natomiast od pierwszej chwili zapanowała nad sytuacją.

— Cóż to się z panem działo przez tyle miesięcy? Znikł pan z horyzontu jak kamfora. Wtedy, pamięta pan — no proszę się na mnie już za tamto nie gniewać — zrobiło mi się żal i tego samego wieczora telefonowałam do pana, ale mi powiedziano, że pan już wyjechał. Bardzo żałowałam.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Dział rozgrywek konkursowych.



Warunki uczestnictwa w konkursach.

Uczestniczyć w konkursach ogłaszanych w „Lotniku“ może każdy czytelnik naszego czasopisma. Na otrzymanie nagród konkursowych ma prawo prenumerator, który posiada kwit zaprenumerowania „Lotnika“ przynajmniej na bieżący kwartał (kosztuje z dostawą do domu — zł. 2;40).

Zagadka Nr. 3.

Poziome: 1. Przyrząd do latania. 3. Ostatni wynalazek niemiecki. 5. Fabryka chemiczna w Poznaniu. 7. Przyrząd dobrze znany w elektrotechnice. 9. Zapełnia przestworza. 11. Wschód. 13. Zapytanie. 15. Droga we Włoszech. 17. Od czego śtłustego odrzucić „dł“. 19. Dwie jednakie litery. 21. Gra jak z... 23. Piekło w Rosji. 25. Wprowadzający coś nowego. 27. Należące do osła. 29. Inaczej moskal. 31. Do wiązania. 33. Część twarzy.

Pionowe: 2. Przyrząd do mierzenia ciśnienia powietrza. 4. Co masz przed sobą. 6. Cesarz rzymski. 8. Miara powierzchni. 10. Kamizelka we Francji. 12. Imię. 14. Przedśmiertna. 16. Podział społeczny. 18. Co ma każda butelka. 20. Daje wszelkie prawa. 22. Przyrząd do mierzenia ciepła. 24. Czasami dokuczliwie kąsa. 26. Zaimek bez kreski. 28. Pora doby.

Zagadka Nr. 4.

Ujednego z pasażerów płatowca A. E. G. znaleziono notatkę następującą (patrz Ostatnie telegramy):

27, 10, 12. 17. 22, 41, 27. 18. 28. 4, 30. 20, 31, 36, 30, 30, 38, / 18, 22, 33, 31, 27, 16. / 25, 38, 13, 25, 26, 18 / 32. 20, 14, 27, 13, 27, 22, 32, / / 20, 16. 13, 46, 10, 12, / 31. 32; 36, 20, 10, 27. 2, 19, 16, / 33. 33. 30, 14, 46. 15, 8, / .21. 29, 33, 30, 14, / 39, 16, 28, 24, 22, 37, 28, 32, 37, 2, / 25, 31, 32, 39, 26, 13, 38, 22. 8, 27, 18, / 34, 26, 30, 45, 24. 25. 38. 22. / 32. 20, 14, 25, 23. 28, 16, 29. 19, / 27, 26, 38, 17, 8. 22, 18, 32, 15, 10, / 39, 18, 8, 33. 32, 39, 12, 16, 35. 16; 28, 29, 26, 23, / 27, 18. 41, 14. 8, / 27. 32, 37. 25. 18, 34.

Tekst powyższej notatki należy rozszyfrować. Ażeby ułatwić powyższe zadanie, komunikujemy, że udało się już niektóre bliższe dane stwierdzić. Notatka jest raportem dotyczącym stanu lotnictwa w Polsce i jest napisana powszechnie używanym szyfrem z kluczem. Kluczem jest nazwisko jednego z poważnych kierowników lotnictwa. Poniżej podajemy dla przykładu szyfrowanie tym sposobem zdania: Czytajcie Lotnika, przy użyciu klucza Lotnik. Litery zasadniczo znaczy się cyframi według porządku alfabetycznego czyli a—1, b—2 itd. Do szyfru używa się tylko prostych liter 23, a więc bez ą, ę, ó, ż, ź, ś, ć, ł.

c	z	y	t	a	j	c	i	e	l	o	t	n	i	k	a	treść
3	23	22	19	1	10	3	9	5	12	15	19	14	9	11	1	
l	o	t	n	i	k	l	o	t	n	i	k	l	o	t	n	klucz
12	15	19	14	9	11	12	15	19	14	9	11	12	15	19	14	
15	38	41	33	10	21	15	24	24	26	24	30	26	24	30	15	

dodane razem tworzą szyfr.

Ażeby taki szyfr odczytać, należy odnaleźć klucz, odjąć jego cyfry, reszta poda treść bez klucza, którą już łatwo się napisze w literach.

Termin nadsyłania rozwiązań 20-go września 1925 r

Nagrody za trafne rozwiązanie obydwóch zagadek:
I. nagroda: „Książki ciekawe" — w oprawie 3 tomy.
II. nagroda: Spętani — Grabskiej, powieść.
III. nagroda: Skarzyński — Sztuka sprzedawania.

Rozwiązanie zagadek z Nru 11—12.

Zagadka krzyżykowa: 1. Lot, 2. Cel, 3. Flettner, 4. Fal, 5. MK, 6. Tell, 7. To, 8. Potez, 9, Gramy, 10. Te, 11. Cal, 12. Korbowody, 13. El, 14. Karbin, 15. Przeto, 16. Wyścigi 17. Era, 18. Gra, 19. Proza, 20. Piloci, 21. Si, 22. Er, 23. Iskra, 24. Pro, 25. Bomba, 26. Raz, 27. Ikar, 28. Sól, 29. Noi, 30. Pi, 31. Dyplomy, 32. Opad, 33. Ego, 34. Osy, 35. Naród, 36. As, 37. Los, 38. ów, 39. Ser, 40. Ser, 41. Arsen, 42. Ka, 43. No, 44. Antena, 45. Ad, 46. Km, 47. Ro, 48. Nadobny, 49. Kit, 50. Lotnik, 52. ND, 54. O.

Zagadka Nr. 2. 1. Prototyp, 2. Ostrowski, 3. Portos, 4. Ibrahim, 5. Eo ipso, 6. Rafael, 7. Amoroso, 8. Jest, 9. Carycyn, 10. Interesanci, 11. Estończyk. Popierajcie pismo „Lotnik".

Wobec ujawnienia błędu drukarskiego w 2. zagadce, przyjęliśmy rozwiązania z powodu błędu nie dokończone.

Rozwiązań dobrych nadesłano 85. Z tego z Poznania 16, z Warszawy 22, z Krakowa 8, ze Lwowa 27, z prowincji 12. Nagrody przyznano następującym:

1. Marja Ostrowska z Poznania — 4 tomy utworów Staffa w oprawie, po które Redakcja prosi się zgłosić w Administracji „Lotnika".

2. Czesław Sitarz z Pruszkowa, któremu wysyłamy rocznik Polskiej Floty Powietrznej i

3. Olga Vopalkowa, której wysyłamy Polskie Logos a Ethos — Konecznego.

Dokładnego spisu tych, którzy dobre rozwiązanie nadesłali, nie podajemy ze względu na brak miejsca.

Z ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH.

W związku z przeniesieniem biur „Lotnika" na plac Wolności 14a, komunikuje się, że adres Związku Lotników Polskich brzmi nadal: Poznań, Sieroca 2, że Z. L. P. posiada swoje konto w P. K. O. Nr. 205 183 i że członkowie Związku prenumeraty w „Lotniku" nie opłacają, ponieważ prenumeratę uiszcza skarbnik Z. L. P. ze składek członkowskich.

W następnym numerze „Lotnika" podamy sprawozdanie z Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Z. L. P., które się odbyło w piątek dnia 14. sierpnia br. Zarząd.

Z Sekcji Mechaników przy Z.L.P.

Zebrania miesięczne Sekcji odbywać się będą w każdy pierwszy piątek w miesiącu.

Wszystkim członkom Sekcji przypomina Zarząd o konieczności przesłania fotografji oraz arkusza ewidencyjnego.

Mocą uchwały zebrania Nadzwyczajnego z dnia 17 lipca br. winien członek uiścić swe zaległości w przeciągu 4 miesięcy. Po upływie 3 miesięcy wysyła skarbnik monitum, na które członek winien dać odpowiedź, gdyż w przeciwnym wypadku następuje skreślenie z listy członków.

Na mocy uchwały Nadzwyczajnego zebrania z dnia 17 lipca br., każdy członek wpłaca jednorazową daninę w wysokości 5.— zł. i to najpóźniej do 15 września 1925 r. na ręce kol. Lehmana, Poznań, ul Kluczborska 2, na pokrycie kosztów powstałych przy budowie szybowca Sekcji.

Zarząd.

Odpowiedzi Redakcji.

E. S. Bydgoszcz. Odpowiedź na pierwsze pytanie znajdzie Pan w bieżącym numerze „Lotnika". W sprawie odpowiedzi na pytanie drugie zwróciliśmy się do władz celem wyjaśnienia.

Z. W. Przeworsk. Odpowiedź na pytanie znajdzie Pan w bieżącym numerze „Lotnika".

E. K. Grochowiska. Cenzus naukowy Pana jest wystarczającym dla wstąpienia do szkoły pilotów. Warunki przyjęcia podajemy w bieżącym numerze „Lotnika".

D. W. Pińsk. Cenzus naukowy posiadany przez Pana wystarcza do przyjęcia do jednej ze szkół lotniczych w Polsce. Lotnik podaje w bieżącym numerze i w następnym, warunki przyjęcia do wszystkich szkół lotniczych w Polsce.

Od Redakcji.

Numer niniejszy jest wstępnym do specjalnego numeru szkolnego, poświęconego Szkołom lotniczym w Polsce. W numerze następnym, który ukaże się 15. września podane będą również warunki wstąpienia do wszystkich szkół lotniczych w Polsce.

Od Administracji.

Prosimy wszystkich P. T. Prenumeratorów, którzy zalegają z opłatą kwartalną o uregulowanie tejże w najbliższym czasie, licząc po 1,50 kwart. za I i II kwart. i po 2,40 za kwartał III i IV. Przypominamy równocześnie, że do 1. października należy opłacić prenumeratę za kwartał IV b. r.

„LOTNIK“
Organ Związku Lotników Polskich.

Przedpłata: kwartalna (za 6 numerów) 2,20 zł.
z przesyłką poczt. w kraju 2,40 zł.
zagranicą 3,— zł.

Ceny ogłoszeń: drobne 10 gr. za słowo, wiersz napisowy 50 gr. Najtańsze ogłoszenie 1.50

Cennik ogłoszeń wysyłamy na żądanie.

Wydawca: Wielkopolska Centrala Książki.

Redaktor naczelny: pilot Bolesław Ostrowski.

Komitet redakcyjny: inż.-pilot M. Bohatyrew, pilot dr. Z. Dalski, red. Z. Marynowski, inż. Gustaw Mokrzycki, inż. Piotr Tułacz, pilot dyr. Czesław Wawrzyniak prezes Z. L. P., inż. W. Zalewski.

Adres Redakcji i Administracji: Poznań, pl. Wolności 14 a. telefon 53-78, adres telegr.: Lotnik Poznań.

Rachunek czekowy: w Polskim Banku Handlowym w Poznaniu i Oddziałach i w P. K. O. nr. 206 896.

Przedruk artykułów i wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Za artykuły, przy których wysokość wynagrodzenia nie jest podana, płaci Redakcja podług własnego uznania.

Za dział redakcyjny odp. **Bolesław Ostrowski.**

Rozkład Lotów

I. Warszawa — Gdańsk

Godzina	Kierunek	Godzina
8,30	↓ Warszawa ↑	17,30
11,30	Gdańsk	14,30

II. Warszawa — Lwów

Godzina	Kierunek	Godzina
9,00	↓ Warszawa ↑	18,00
12,00	Lwów	15,00

III. Kraków — Lwów

Godzina	Kierunek	Godzina
12,30	↓ Kraków ↑	10,45
15,15	Lwów	8,00

IV. Warszawa — Kraków

Godzina	Kierunek	Godzina
8,45	↓ Warszawa ↑	15,00
11,15	Kraków	12,30

V. Kraków — Wiedeń

Godzina	Kierunek	Godzina
12,30	↓ Kraków ↑	11,30
15,30	Wiedeń	8,30

UWAGI: Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel
Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu.
Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku uwzględniono w cenie biletu.

Polska Linja Lotnicza.

Tylko do 8. września 1925 przyjmuje Administracja ogłoszenia do specjalnego Szkolnego Numeru.

Drukarnia Robotników Chrześcijańskich Tow. Akc. w Poznaniu, Św. Marcin 37.